

攀枝花现代物流战略发展规划研究

(2025—2035 年)

(本文有删减)

攀枝花市人民政府

目 录

一、规划概要	5
（一）规划背景	5
（二）规划范围	5
（三）规划年限	6
二、发展基础	6
（一）存在问题	6
（二）发展机遇	8
三、总体要求	10
（一）发展定位	11
（二）发展目标	11
（三）发展成效	12
四、全力提升物流功能，推进枢纽专业化发展	16
（一）打造“一带一路”进出口商品集散中心	16
（二）搭建攀枝花智慧物流平台	16
五、聚焦能力提升工程，增强现代流通承载力	18
（一）枢纽路网通达能力提升工程	18
（二）物流园区承载能力提升工程	18
（三）物流承载集散能力提升工程	19

六、加快建设物流通道，促进枢纽开放化发展 19

 （一）畅通国际国内大通道 19

 （二）构建多层次铁路体系 20

 （三）建设内联外通公路网 21

 （四）有序发展黄金水运 21

 （五）提升航空发展能级 22

 （六）完善物流枢纽服务网络 22

七、加快枢纽经济培育，打造产业发展新动能 23

 （一）枢纽联动打造高效物流网络 23

 （二）物流与制造业深度融合发展 23

 （三）产业提升驱动经济转型迭代 24

 （四）创新驱动物流枢纽业务能力 25

八、保障措施 26

 附件：攀枝花现代物流战略发展规划重点项目情况表（略） 27

一、规划概要

（一）规划背景

攀枝花生产服务型国家物流枢纽进入建设名单，全国性综合交通枢纽加快建设，成功入选全国现代流通战略支点城市，攀枝花牵头建设的“西部矿产品骨干流通走廊”纳入全国3条先期启动建设骨干流通走廊。2022年，首列中老班列（攀枝花）成功开行，2023年多次开行并实现往返，国际铁路港积极推进，多方推进四川南向开放门户建设。

在此基础上，为有力支撑攀枝花重点产业发展，立足于维护产业链供应链稳定，聚焦攀枝花物流基础设施薄弱环节，补短板强弱项，推动提升物流基础设施供给水平，辐射带动全社会物流降本增效、交通物流枢纽一体化运作、现代流通网络构建，进一步支撑攀枝花生产服务型国家物流枢纽承载城市、全国性综合交通枢纽城市、现代流通战略支点城市、西部矿产品骨干流通走廊及四川南向开放门户建设，结合区域发展实际，科学编制本规划。

（二）规划范围

攀枝花全市域范围。

（三）规划年限

研究规划年限与攀枝花市国土空间规划年限保持一致，为2025年—2035年，远景展望至2050年。

二、发展基础

“十四五”期间，随着中老铁路开通、区域交通物流设施不断完善、攀枝花市保税物流中心（B型）及“一带一路”进出口商品集散中心等开放合作平台的建设，进出口贸易蓬勃发展，国际贸易流通需求日益壮大、攀枝花市作为区域中心城市的物资集散需求凸显，过亿吨的矿石、钢铁、粮食、果蔬等大宗物资带来的巨大物流量为攀枝花枢纽仓储、分拨配送等业务开展奠定扎实基础。

（一）存在问题

1.缺乏统一规划和管理。攀枝花的物流行业缺乏统一规划和管理，各类主体各自经营过度竞争，缺乏协同合作，无法形成整体优势，影响了物流效率和质量。攀枝花市的物流园区布局不合理，缺乏科学规划，导致物流企业分布散乱，不符合物流发展“统一规划、集中布局、高效管理”的要求。

2.缺乏现代化的公共物流服务能力。攀枝花缺乏规范的现代化社会服务型公共物流场所，难以满足工业生产企业主体多元化发展对社会服务型货运场站的需求。现有的公路货运场站、铁路货场及物流公司仓库等物流场所布局零散、管理混

乱，只能提供一些较低层次的货运服务。攀枝花的物流企业又普遍存在技术装备甚至整体投入落后的问题，缺乏现代化的物流设施和设备，自然无法满足现代物流的发展需求。

3.缺乏有效连接铁路、公路等不同运输方式的大型综合货运枢纽。攀枝花货运设施分散，部分货运功能缺失，枢纽体系不健全。如攀枝花境内的铁路货运作业主要分布在支线铁路的格里坪站、密地站、倮果站、迤资站等站点，这意味着服务能力分散且与主干铁路线的联系不够紧密。在分散的物流基础网络之上，攀枝花又缺乏能够连接铁路、公路等不同运输方式的大型综合货运枢纽，这严重制约了大宗生产资料和商品物流的集散，及其在多种运输方式之间的转换和效率的提升，导致工业生产运输效率低下、物流成本过高。

4.缺乏龙头引领。攀枝花的货运企业普遍存在数量多、规模小、分散经营以及运输组织管理落后等问题，这种个体经营模式占主体的货运市场结构和恶性竞争局面导致运力大于运量，货运市场陷入疲软状态。由于片面追求经济效益加剧了超载、超限现象，整个城市货运系统组织化程度低、企业生产物流成本偏高、货运市场缺乏秩序。由于中小型物流企业与大企业存在着信用水平上的天然差距，在企业理念和运营管理方面也往往不如大企业，因此在发展过程中现状企业群体的管理能力不够、融资渠道狭窄、资金压力较大。攀枝花缺乏一个龙头

型的企业来整合和引导本地“多、小、散、弱”的物流行业。

5.缺乏开放平台载体。攀枝花海关下辖攀枝花、凉山两地，且驻地攀枝花，但攀枝花却缺乏（铁路）口岸、海关指定监管场地、保税物流中心等对外开放平台载体，这使得其与流通战略支点、四川南向门户、国际内陆港等对外发展的定位并不匹配，影响了既有中老班列开行，也制约了国际物流业务的进一步发展。

（二）发展机遇

1.多重战略交汇叠加为攀枝花物流大通道建设带来新机遇。“一带一路”倡议、长江经济带发展、新时代推进西部大开发形成新格局、成渝地区双城经济圈建设、攀西国家级战略资源创新开发试验区、国家现代流通战略支点城市、全国性综合交通枢纽和生产服务型国家物流枢纽等多个国家战略交汇叠加，攀枝花加快推动产业高级化，构建现代化产业体系，强化门户枢纽功能，培育竞争新优势，全面扩大对外开放，畅通融入国内国际双循环，打造带动区域高质量发展的重要增长极，强化对区域发展的支撑引领作用，吸引国内更多发达地区和周边国家物流资源、生产要素在攀枝花高效集聚，抓住国际物流大通道带来的重大历史性机遇。

2.深度融入新发展格局对跨区域物流网络建设提出新要求。党的二十大报告中提出，全力推进全面建成小康社会进

程，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局、着力推动高质量发展，坚持社会主义市场经济改革方向，坚持高水平对外开放，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。攀枝花要充分利用“十四五”期间，RCEP 生效、中老铁路和成昆复线通车等历史性机遇，加快建设四川南向出省出境大通道的关键物流节点，积极推动境内与境外运输通道贯通衔接，布局畅联国内、通达南亚东南亚和环印度洋地区的陆海国际联运大通道，构建国内国际无缝衔接的跨区域物流网，助推四川成为强大国内市场与南亚东南亚国际市场之间的战略纽带，“大循环、双循环”的重要支撑。

3.技术革命和产业变革为现代物流业数字化转型提供新引擎。新一轮科技革命和产业变革正在重构全球创新版图，5G、大数据、物联网、人工智能等新一代信息技术与现代物流业深度融合，为传统物流活动向数字化、智能化方向转型提供新引擎。攀枝花要加快发展创新赋能的智慧物流服务体系，推动传统物流全流程全要素数字化转型升级，推广运用物流新技术、新业态、新模式，实现物流资源配置优化和高效协同，促进物流降本提质增效。

4.攀枝花肩负“两区三地一中心一粮仓一门户”的历史新角色。攀枝花是“成德绵广成眉乐雅西攀”“攀乐宜泸渝广达”两大经济带的交汇城市，也是安宁河流域高质量发展的核心区域，

是四川融入北部湾经济圈、东南亚经济圈的重要通道节点，拥有背靠成渝、对接泛亚、融入“两廊”（中国—中南半岛经济走廊和孟中印缅经济走廊）、沟通“两洋”（印度洋和太平洋）的独特区位优势。省委、省政府对攀枝花发展提出“两区三地一中心一粮仓一门户”的新定位、新要求，让攀枝花承担南向开放门户重任。攀枝花因国家三线建设而生，在服务全国全省发展大局中作出了积极贡献、发挥了重要作用。新时代，让攀枝花承担南向开放重任，对攀枝花发展是新机遇，新起点，新跨越！

5.构建现代化产业体系为做大全市物流规模总量注入新动力。攀枝花是中国西部重要钢铁、钒钛、新能源基地，是全球最大的钒制品生产基地和全国最大的钛原料生产基地，是国家首批新型工业化产业示范基地，具有雄厚工业基础。建设现代化产业体系是充分发挥攀枝花独特资源禀赋、主动服务国家全局和全省大局的战略之举。同时，攀枝花加快建设具有攀枝花特色、以工业为主导的现代化产业体系，为攀枝花做大物流规模总量、打造万亿级现代物流业创造了极为有利的条件。攀枝花要加快现代物流业适应产业转型升级趋势，深度嵌入产业链供应链，促进产业融合创新发展，提高现代物流供应链服务水平，为全市产业高质量发展提供支撑。

三、总体要求

按照市委“两试引领、五市并进、共富共美”工作体系，

围绕打造生产服务型国家物流枢纽承载城市、全国性综合交通枢纽城市、现代流通战略支点城市和四川省“一核两翼四区”物流布局中攀西物流发展区的核心区域，加快建设“四川南向开放门户”。

（一）发展定位

攀枝花立足于得天独厚的资源禀赋，以保障国家战略资源和产业链供应链安全为核心，以立体交通网络为基础，以区域协同与国际开放为两翼，围绕优化物流布局，加快构建现代化物流体系，提升城市整体物流效率和服务质量，通过增强物流对产业的服务能力，推动区域经济一体化和可持续发展，打造四川南向开放门户，进而构建服务西南地区辐射南亚东南亚、服务国家战略的国家物流骨干枢纽和现代流通战略支点城市。

（二）发展目标

1. 国家战略资源流通的骨干枢纽

依托全球领先的钒钛资源储量和产业优势，打造保障国家战略资源供应链安全的骨干节点。借助国家枢纽互联成网的基础设施网络和骨干多式联运体系，以攀枝花枢纽为核心依托，建成攀西国家战略资源创新开发保供基地，保障和提高我国高端战略资源的自给能力和高端应用能力，保障国家战略资源储备和应急送达。

2. 西南地区立体交通与多式联运网络中的核心节点

充分发挥攀枝花在川西南、滇西北地区的区位优势，以运转高效、功能完备的物流基础设施为载体，通过构建“水陆空铁”立体交通网络，强化全国性综合交通枢纽的服务功能。

3. 区域协同发展的资源配置中心

以“一枢纽四组团”优化全市物流布局（金江-格里坪主枢纽+四大物流组团），推动区域物流资源整合，通过物流与产业深度联动，打造区域供应链组织中心，进而带动实现地区产业升级。

4. 开放型经济与跨境贸易的南向门户

通过多种举措深化国际经贸合作，以生产制造和生活配套供应链服务体系为先导，强化枢纽货物中转集散、多式联运、物流金融，打造四川南向开放门户。

（三）发展成效

1. 保障战略资源安全便捷流通。到 2030 年底，绿色运输占比超 20%，铁路货运（钒钛磁铁矿）占比提升至 30%，到 2035 年底，绿色运输占比超 30%，铁路货运（钒钛磁铁矿）占比提升至 50%。

2. 提升干线运输及多式联运发展水平。到 2030 年底，攀枝花枢纽干线运输到发规模占枢纽总运输比例超过 30%，枢纽单元化、集装化运输比重超过 40%，到 2035 年，攀枝花枢纽干

线运输到发规模占枢纽总运输比例超过 40%，枢纽单元化、集装化运输比重超过 60%。

3. 优化资源配置支撑物流产业发展。到 2030 年底，打造设施高效联通、产销深度衔接、分工密切协作的物流网络，全市物流业总收入接近 170 亿元。到 2035 年，形成规模化流通能力，降低流通成本，全市物流业总收入达到 190 亿元。

4. 促进产业融合形成枢纽经济增长极。到 2030 年底，集聚周边 200 公里先进制造产业的物流需求，服务规模化、系列化、服务化、定制化的千亿级先进制造产业集群。到 2035 年底，带动全市地区生产总值增长 1.5%。



图 3—1 以“两枢纽一支点一走廊一门户”建设国际物流枢纽示意图

图 3—2 攀枝花“通道+枢纽+网络”的国家物流枢纽战略空间示意图

四、全力提升物流功能，推进枢纽专业化发展

研究各类相关规划的定位和功能，推进相关规划研究内容互补、互融，以优化物流服务链条，提供专业化的物流服务，统筹 5 大《规划方案》，推动功能层面的“多规合一”融合发展，形成“一张图”（空间布局图）、“一张表”（重点项目表）、“一张网”（交通物流服务网），实现空间层面集聚发展，实现提质增效降本，推动地区经济的持续发展。

（一）打造“一带一路”进出口商品集散中心

“集散中心”主要为东南亚、中亚、俄罗斯、欧盟及国内的果蔬类农产品、大宗原材料、生活消费品提供干支配一体的公铁多式联运、区域分拨配送、公共仓储、冷链物流及贸易综合物流信息服务等，破解目前攀枝花优势产品零散性带来的产能配套困局。同时，以攀枝花市农产品贸易为突破口，大宗原材料和生活消费品贸易作为支撑，促进攀枝花市经济发展。此外，“集散中心”承担国际物流功能，提供跨国采购、国际物流服务，带动共建“一带一路”沿线国家（地区）商贸、物流、农业、金融等产业高质量发展。

（二）搭建攀枝花智慧物流平台

通过平台实现枢纽及经济圈层内企业、供应链上下游企业信息共享，同步实现与国家、省级交通物流公共信息服务平台

对接，与其他国家物流枢纽公共信息平台互联互通，提高物流运作组织水平和管理水平，提升物流运作效率。



图 4—1 攀枝花“物流枢纽公共服务平台”一期建设重点工程示意图

充分发挥“物流枢纽公共服务平台”网络货运平台优势，推动全市既有物流枢纽（园区）、配送设施、仓储设施等数字化、智能化升级改造，加快推进“物流+贸易”一体化物贸体系建设，创新智慧物流营运模式。以数智化、便捷化、实用化的运营模式，发挥智慧物流“中枢神经”的作用，支持邮政、快递、物流、商贸流通等企业开展市场化合作，发展基于智慧物流信息平台的县乡村共同配送业务，实现统一仓储、分拣、运输、配送。增强工业互联网平台的物流服务功能，实现采购、生产、流通等上下游环节信息实时采集、互联共享，促进大宗商品物流降本增效。

整合各类公路、铁路、航空干线运输需求企业、货运代理企业需求信息资源，以物流枢纽公共服务平台网络货运平台为

基础，打造供需智慧高效匹配的智慧物流信息平台，为全市物流运行提供精准供需匹配、智能预警调控和数据决策支持等功能。

围绕攀枝花物流枢纽相关信息平台建设，统筹推进工业互联网和智慧物流体系同步设计、一体建设、协同运作，打造制造业物流服务平台，促进制造业供应链上下游企业加强采购、生产、流通等环节信息实时采集、互联共享，实现物流资源共享和过程协同，提高生产制造和物流服务一体化运行水平，形成攀枝花工业城市技术驱动、平台赋能的物流业制造业融合发展新生态。

五、聚焦能力提升工程，增强现代流通承载力

（一）枢纽路网通达能力提升工程

以铁路干线为核心，积极推行大宗货物铁路中长期协议运输，面向腹地企业提供铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多样化的铁路运输服务。面向“中圈”区域城市的钢铁、装备制造、绿色能源、新材料、先进制造、现代服务业等产业物流需求，提供铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多样化的铁路运输服务。进一步聚合腹地企业需求，积极争取大宗货物铁路中长期协议运输。

（二）物流园区承载能力提升工程

在土地优化的基础上，进一步鼓励移动互联网、大数据、

云计算、物联网等新技术在攀枝花物流领域的广泛应用，实现网络货运、数字仓库、无人系列等高效物流新模式新业态在攀枝花的不断涌现，以科技赋能提升承载能力，并进一步带动全行业创新发展的浪潮。

（三）物流承载集散能力提升工程

围绕提升农产品“上行”和工业品“下行”双向流通效率的目标，在镇、村布局多个末梢节点，推动“交商邮供”渠道合作，构建干支仓配一体、运作组织高效的公共型物流骨干网，畅通双向流通渠道。加强冷链设施建设，在中心村建设田头仓，分类布局建设气调库、冷藏库和冷冻库，延长产业链、提升附加值。加强信息化建设，推动溯源系统、数字物流管理平台、大数据中心建设，通过数字化、信息化串联公共型物流骨干网各级节点，实现产品高效流通。

六、加快建设物流通道，促进枢纽开放化发展

（一）畅通国际国内大通道

攀枝花综合交通优势明显，争取多种联运方式并行发展的陆海国际物流大通道尽快形成，将形成陆海内外联动、东西双向互济的综合立体交通运输格局。在综合交通网络格局中，加快建设衔接共建“一带一路”、长江经济带、成渝地区双城经济圈和东盟“10+5”自贸区的对外国际运输大通道。聚焦“三个圈层”，以构建“中圈”区域城市交通枢纽为重点，加强与周边市州

立体交通体系互联互通建设，强化对区域中心城市的交通支撑。

强化国际物流辐射功能，利用国际铁路联运、国际公铁联运、国际公路货运、国际铁水联运等方式，加强向南、向北延伸，深入对接陆桥大通道、西部陆海新通道、中老铁路等国际物流大通道，重点联通辐射欧洲、中亚（俄罗斯）及南亚东南亚地区，创新境外端窗口沟通、双边贸易、回程揽货模式，加大大宗商品、钛精矿、海绵钛、钢铁制品、特色商品及食品、水果等国际双向流通规模。

（二）构建多层次铁路体系

攀枝花枢纽内成昆线及成昆复线（峨广线）均为南北走向，分别为单线电气化铁路和双线电气化铁路；渡口支线为东西走向，牛坪子站至密地站为单线电气化铁路，其余为单线内燃铁路。攀枝花枢纽现状形成“Y”型的枢纽格局。米易站两端设置联络线，办理峨广线与既有成昆线的列车交流；普达站设置普达至攀枝花站联络线，办理峨广线昆明方向与成昆线攀枝花枢纽的列车交流。

通过对主要节点之间距离、时间、费用等的比较，攀枝花是四川、西北地区与老挝、泰国、新加坡等东南亚国家货运交流最便捷的通道节点。西部大部分地区通往中老通道运输路径比较，通过攀枝花枢纽距离最短、效率最高。

（三）建设内联外通公路网

攀枝花主要通过 G5 京昆高速、G4216 蓉丽高速、S96 攀大高速等与外部进行连接。这些线路构成了攀枝花市对外交通大通道的主要公路运输网络，为经济发展和物流运输提供了重要的基础设施支持。在对外货运交通方面，各生产片区分别利用就近的国道及高速公路即可进行快速的交通转换。

注重巩固与“中圈层”的会理、会东、巧家乃至昭通交流合作联系。加强与楚雄、大理等市州沟通对接，进一步提升与“中圈”南面城市（永仁，大姚，元谋）的合作维度和广度，夯实攀枝花南向发展基础。全面推进国省干线技术等级提升及新线建设，实现半小时到达周边县城。实施普通公路新改建，构建支撑全域物流发展的现代化公路网络。

（四）有序发展黄金水运

加快补齐水运基础设施短板。推进港口及配套设施建设，构建以水运为特色的次级交通枢纽。加快铁水联运至沿江沿海港口通道建设。通过加快攀枝花铁水联运通道建设，实现“资源+港口+国际网络”的高效衔接，向东经长江水道覆盖国内市场，向南经钦州港直连东盟。未来，随着中缅通道及智慧物流模式推广，向西经皎漂港直达中东、非洲，攀枝花作为川滇枢纽的辐射力将进一步增强。

（五）提升航空发展能级

大力拓展全国发达城市和旅游城市航线，开通更多通往国内重要城市的航线，开拓面向东南亚的中转、直航航线，构建通达全国、衔接国际的航线网络，不断拓展客货源腹地。通过拓展航空走廊，增开、加密航线，并与公路、铁路做好联运“无缝衔接”，进一步增强公铁空等干线物流组织能力。中期实现航空物流与高铁物流的“空铁联运”发展。

加快完善机场货机站坪、国内货站、仓储配送等设施布局及配套的办公大楼等设施设备，提高机场货运区的处理能力和服务效率。推进网络零售业务流程与快递融合，组建电商仓储配送联合体，提升交易效益，降低物流成本。深化电商企业与快递企业的战略合作，加强航空快件的运能保障。

（六）完善物流枢纽服务网络

攀枝花各种运输方式齐备，依托逐步完善的“十字型”铁路网络、“一环六射”高速公路网络和攀枝花机场，已基本形成公路、铁路、民航为主体的综合交通网络，水运发展潜力巨大。同时，依托攀枝花打造的物流通道，进一步推进“通道+枢纽+网络”的物流运行体系，构建完善物流枢纽服务网络，推动交通运输与物流服务深度融合，物流与制造业、金融业深度融合，大力发展枢纽经济、通道经济等融合经济形态，培育城市和区域经济发展新动能。

七、加快枢纽经济培育，打造产业发展新动能

（一）枢纽联动打造高效物流网络

强化生产服务型国家物流枢纽以及现代流通战略支点网络、铁路物流节点、“一带一路”进出口商品集散中心等重大项目的基础设施互联互通。以多式联运加强与周边及交通沿线城市在市场拓展、货源组织等方面的双向或多向合作，共建陆海新通道、中缅印度洋新通道、新亚欧大陆桥国际铁路通道，形成钒钛钢铁、特色农产品和境外生活消费品产业链，打造稳定的通道经济、枢纽经济。

（二）物流与制造业深度融合发展

结合全市工业生产力布局、产业园区建设、重大产业项目建设需求，加强物流业与制造业有机衔接、融合联动，统筹大型工业园区等生产制造设施与物流基础设施规划布局及建设，支持新建或改扩建铁路专用线、集疏运等专业化物流基础设施，加快推进生产服务型国家物流枢纽建设，发挥生产服务型国家物流枢纽对接干线运力、促进资源集聚优势，支撑攀枝花制造业高质量集群化发展。

发挥枢纽便捷、高效、开放的优势，围绕攀枝花“9 圈 21 链”现代产业体系，以及攀西地区优势产业组织的不同需要，优化供应链服务供给，推动物流业与制造业融合发展。鼓励支持攀枝花大型制造企业进一步剥离物流环节，由企业物流转变为

第三方专业物流企业。

鼓励铁路企业与港口、园区、大型制造企业、物流企业等开展合资合作，完善铁路专用线等基础设施，按需开行货物列车，更好地发挥铁路在大宗物资运输和长距离运输中的骨干作用。围绕钢铁、钒钛、光伏、煤炭等全市重点大宗商品，依托具备条件的国家物流枢纽项目，统筹布局建设大宗工业品交易集散中心。完善攀枝花工业互联网平台的物流服务功能，实现采购、生产、流通等上下游环节信息实时采集、互联共享，促进大宗商品物流降本增效。

（三）产业提升驱动经济转型迭代

引导城市和区域内干线服务、支线服务、仓储服务、配送服务、顶层供应链服务等资源向枢纽集聚，优化物流组织，形成规模组织和网络运行环境，推动提升枢纽供应链服务水平，推进物流降本增效提质发展。

引导电商快递企业集中布局，推进快递物流干线运输、区域分拨、城乡配送网络协同和资源整合共享。发展航空快递、高铁快运，推动邮件快件多式联运，探索开行“点对点”高速铁路货运专列，助力“川货”出蜀。鼓励电商、快递、冷链等企业参与高铁物流基础设施建设，布局电商快递分拨与配送中心，建立完善与高速铁路物流有机衔接的分拨、配送服务网络。

以供应链协同和物流整体解决方案为突破口，发挥物流枢

组网络、南向通道、保税物流、物流园区、物流信息公共服务平台等对产业集聚扩张发展的引领作用，鼓励物流、快递企业融入制造业采购、生产、仓储、分销、配送等环节，打造集原材料运入、产业链配套、产成品向外辐射、集中采购、区域分拨、高端仓储、流通加工、物流信息、供应链金融等于一体的制造业全供应链物流服务体系，促进优势产业形成国内领先的产业集群。延伸布局周边产业发展功能区，吸引更多与生产服务型枢纽密切关联的产业向枢纽集聚，立足四川南向门户，积极融入南向路桥新走廊建设，加快推进攀枝花国家物流枢纽和攀枝花“一带一路”进出口商品集散中心建设，构建大宗原材料、农产品、生活消费品集散交易中心，加强与省属国有企业的对接联系，力争在内外贸易、现代物流、枢纽建设、班列开行等方面开展合作。整合周边及省内资源，进一步做大做强钒钛、钢铁、农产品等面向南向市场的国际贸易，全力打造攀枝花枢纽经济示范区，培育攀枝花经济增长极。

（四）创新驱动物流枢纽业务能力

推进云计算、大数据、物联网、人工智能、区块链等新一代信息技术赋能枢纽建设，推动枢纽内物流设施改造、组织流程再造和服务创新，带动全市物流和供应链体系智能化发展。积极在枢纽内推广标准化物流设施设备使用，推进产品包装和物流器具绿色化、减量化、循环化，推动枢纽率先实现物流标

准化和绿色化发展。

随着低空经济被提升到国家战略，政策+产业正不断推进“低空经济+”应用场景的落地。各地政府纷纷出台相关政策，鼓励和支持低空经济在物流领域的应用，为企业提供了良好的发展环境。低空经济在物流领域的应用主要集中在快速、高效的物流配送方面。特别是在山地城市和偏远地区，无人机物流配送能够实现服务的便捷性，提高物流效率。

完善供应链逆向物流网点布局，加快逆向物流服务标准体系和认证制度建设，培育一批专业化的逆向物流服务企业。加强再生资源回收物流技术运用，推动“互联网+逆向物流”模式创新，建立面向废旧物资和退货产品的线上线下融合的逆向物流服务平台。

八、保障措施

加强项目建设，打通进场站、进物流园区公路连接线，填补国际物流功能空白，提升物流园区承载能力及物流集散能力共储备建设项目。项目建设内容应立足攀枝花实际，符合产业发展需求，项目投资实现了各方投资逐项平衡，资金拼盘完整闭合。积极争取省级政府通过财政专项资金支持物流项目，深化财政体制改革，积极争取政府债券支持，以保障物流基础设施建设资金，引导商业银行加大对枢纽内物流基础设施项目和物流企业的信贷支持。加强物流标准化建设。支持仓储设施、

转运设施、运输工具、停靠和装卸站点的标准化建设和改造；推动托盘、集装箱、装卸设备、条形码、RFID 等物流技术、装备及智慧物流信息标准化建设。加强统计监测。对照《国家物流枢纽监测评价办法（试行）》，建立健全运行统计制度，加强枢纽运营数据收集和分析，按要求定期向物流专班报送有关情况。加强考核监督。制定年度工作重点，定期总结枢纽建设运营情况、工作成效及存在问题，及时向物流专班报告。针对枢纽建设任务推进中的问题和困难，根据实际情况不定期召开专题会议进行调度。治理水土流失的基础工程，减少水流对坡面的冲刷，从而防止水土流失，同时消除或减缓地面坡度，截断径流流线，削减径流冲刷动力，强化降水就地入参与拦蓄，保持水土。深化物流领域“放管服”改革，持续推行极简审批服务，进一步简化办事流程，营造公平公正、便捷高效的营商环境，强化法律合规指导，增强物流企业正当维权和应对纠纷的能力。加强事中事后监管，构建新型监管体系。

附件：攀枝花现代物流战略发展规划重点项目情况表（略）

（联系人：贾安之，联系电话：0812-3556699）